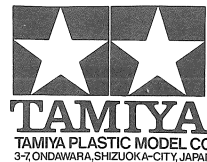
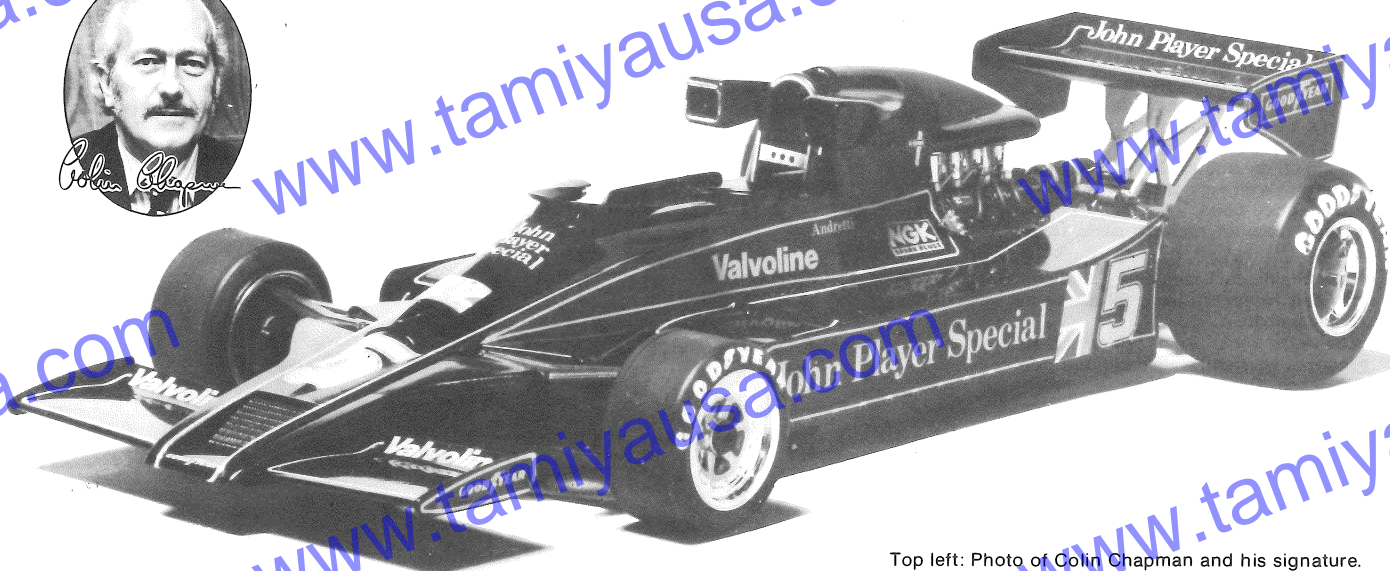
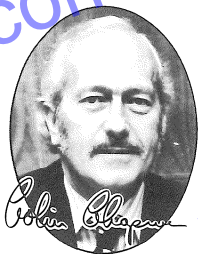


TEAM LOTUS J.P.S. Mk.III



This kit is produced under exclusive licence from and with the full cooperation of Team Lotus International Limited.

Dieser Bausatz wird unter der exklusiven Lizenz und in voller Zusammenarbeit mit der Team Lotus International hergestellt.



Top left: Photo of Colin Chapman and his signature.

Oben links: Photo von Colin Chapman und seiner Unterschrift.

In 1974 Team Lotus were most anxious to develop the successor to their highly regarded and winning Lotus 72. However, the new model, designated the Lotus 76, proved to be unworthy of the name Lotus, and much to their chagrin Lotus were forced again into racing with their old 72's. Then in 1976 the Type 77 was introduced. After much perseverance and with frequent and various improvements this car was raced without success until the last Grand Prix of the season - the Japanese. This race was destined to be the most critical of the season. All eyes were focused not on Lotus, but on McLaren and their driver, James Hunt, and on Ferrari and Niki Lauda. These two drivers were locked in a "no holds barred" conflict for the World Championship which the Japanese Grand Prix was to settle. In appalling conditions of torrential rain the race was started and after only one lap Lauda drove into the pits to retire, claiming that the conditions were too bad, thus leaving James Hunt to finish and to win the Championship, which, of course, he did. But the winner of the race was the veteran American driver Mario Andretti in the Lotus Car that was the forerunner of the new Lotus 78. Throughout the 1976 season determined Andretti realised that in the Lotus 77 he had a potential world beater and, much to his credit and to the persistence of Colin Chapman and his team of dedicated engineers and designers, and in spite of many set backs, this realisation is now coming true.

Successful Grand Prix racing is becoming far more of a precise and exact affair. With costs soaring, sponsors are asking more and more of the car manufacturers, and with most teams using the same engine and the same tyres, more precise research on the aerodynamics and function of each part of the car is necessary to achieve the sponsors winning demands. Chapman, out of necessity, was forced in 1975 to go back to the basics of car design and was among the first of the British teams to set up his own

design and development section, which is installed in an old Norfolk country stately mansion near to Norwich. Some fifteen months later the Lotus 78 was launched to the world press at the Royal Garden Hotel in London. This new car was received with mixed reactions by the press and it is not until now, some seven months and several Grands Prix later, that the results have so far shown once more to the world that Team Lotus is a force to be reckoned with.

The results are most encouraging and Team Lotus are confident of again reclaiming the Constructors Championship and of having their drivers figure prominently in the FI Drivers Championship again. For sheer determination and innovation Team Lotus are now superb. Many different variations of possible improvements are taken to each race meeting and tried during testing until the best combination is arrived at. Throughout the design of the 78, especial attention has been paid to the ease of driving and maintenance and to the body shape.

1974 war das Lotus Team besorgt, den Nachfolger für ihren gewinnbringenden Lotus 72 zu bauen. Das als Lotus 76 bezeichnete Fahrzeug war jedoch nicht wert, den Namen Lotus zu tragen und das Team musste mit ihren alten 72' Wagen antreten. 1976 wurde dann das Modell 77 vorgestellt. Mit viel Ausdauer und häufigen, verschiedenen Verbesserungen wurde der Wagen ohne Erfolg gefahren - bis zum letzten Rennen der Saison - dem Grand Prix von Japan. Es war das kritischste Rennen, das alle Augen auf McLaren - James Hunt und Ferrari - Niki Lauda bannte - nur nicht auf Lotus.

Unter erschreckenden Konditionen in einem Giessbach ähnlichem Regen gingen die Wagen an den Start. Der Vordermann war durch die Wasser-Fontainen überhaupt nicht zu sehen und aus diesem Grunde ging Niki Lauda nach der ersten Runde an die Boxen. James Hunt fuhr weiter und holte die Punkte für den Titel. Der Sieger des Rennen aber war der, ausser

sich vor Freude, Amerikaner Mario Andretti auf Lotus, dem Vorläufer des neuen Lotus 78.

Andretti wusste die ganze Saison 76 dass er mit dem Lotus 77 einen denkbaren Weltschlagler fuhr, und durch die Beharrlichkeit Colin Chapman's mit seinem Team eingeweihter Techniker, trotz vieler Rückschläge, der Erfolg kommen musste.

Erfolgreiche Grand Prix Rennen wird immer mehr eine Angelegenheit von Präzision und Genauigkeit. Mit steigenden Kosten verlangen die Sponsoren von den Wagenherstellern immer mehr um bessere Plätze zu erreichen.

Chapman musste 1975 auf die Basis zurückgehen und vollkommen neue Entwürfe machen. Er war unter den ersten britischen Teams, welche ihr eigenes Entwicklungsteam hatte - in einem alten Herrenhaus in Norfolk in der Nähe Norwich. Rund 15 Monate später wurde der Lotus 78 der Weltpresse vorgestellt.

Dieser Wagen wurde von der Presse mit gemischten Reaktionen aufgenommen und bis jetzt - sieben Monate später - nach einigen Grand Prix Rennen zeigten die Ergebnisse, dass das Team Lotus eine Stärke ist, mit der man rechnen muss. Lotus hat nun die Hersteller Meisterschaft im Auge und auch die Fahrer sehen eine Möglichkeit, die Fahrer Weltmeisterschaft wieder zu gewinnen. Viele verschiedene Verbesserungen werden bei jedem Rennen vorgenommen um immer besser fahren zu können. Der ganze Entwurf des Lotus 78 zeigt, dass grösste Aufmerksamkeit gelegt wurde auf das leichte Fahren und auf die Wartung wie auch auf die ganze Silhouette.

Colin Chapman ist der Meinung, dass es nicht möglich ist, Formel I Wagen nur durch Eingebung zu entwerfen, sondern dass grösstes Teamwork und Anstrengungen notwendig sind um auch nur die kleinste Verbesserung zu vollbringen. Auf jeden Fall, "Good Luck" ist trotzdem immer noch ein wichtiger Bestandteil jedes Racing Teams.

READ BEFORE ASSEMBLY.

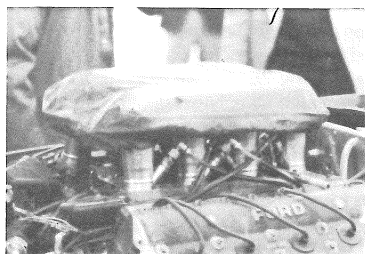
ERST LESEN
— DANN BAUEN.

- ★ Study the instructions and photographs before commencing assembly
- ★ You will need a sharp knife, a screwdriver, a file and a pair of pliers
- ★ Do not break parts away from sprue, but cut off carefully with a pair of pliers
- ★ Use glue sparingly. Use only enough to make a good bond.
- ★ Apply cement to both parts to be joined.
- ★ Vor Beginn die Bauanleitung studieren und den Nummern nach die Elemente zusammenbauen.
- ★ Bauteile nicht vom Spritzling abbrechen, vorsichtig abschneiden oder abzwicken, Teile vor Kleben zusammenhalten, auf genauen Sitz achten. Nicht zuviel Klebstoff verwenden. Kleine Teile hält man mit Pinzette fest.
- ★ Abziehbilder vorsichtig von der Unterlage im Wasser abschieben, auf richtigen Sitz achten und gut trocknen lassen.

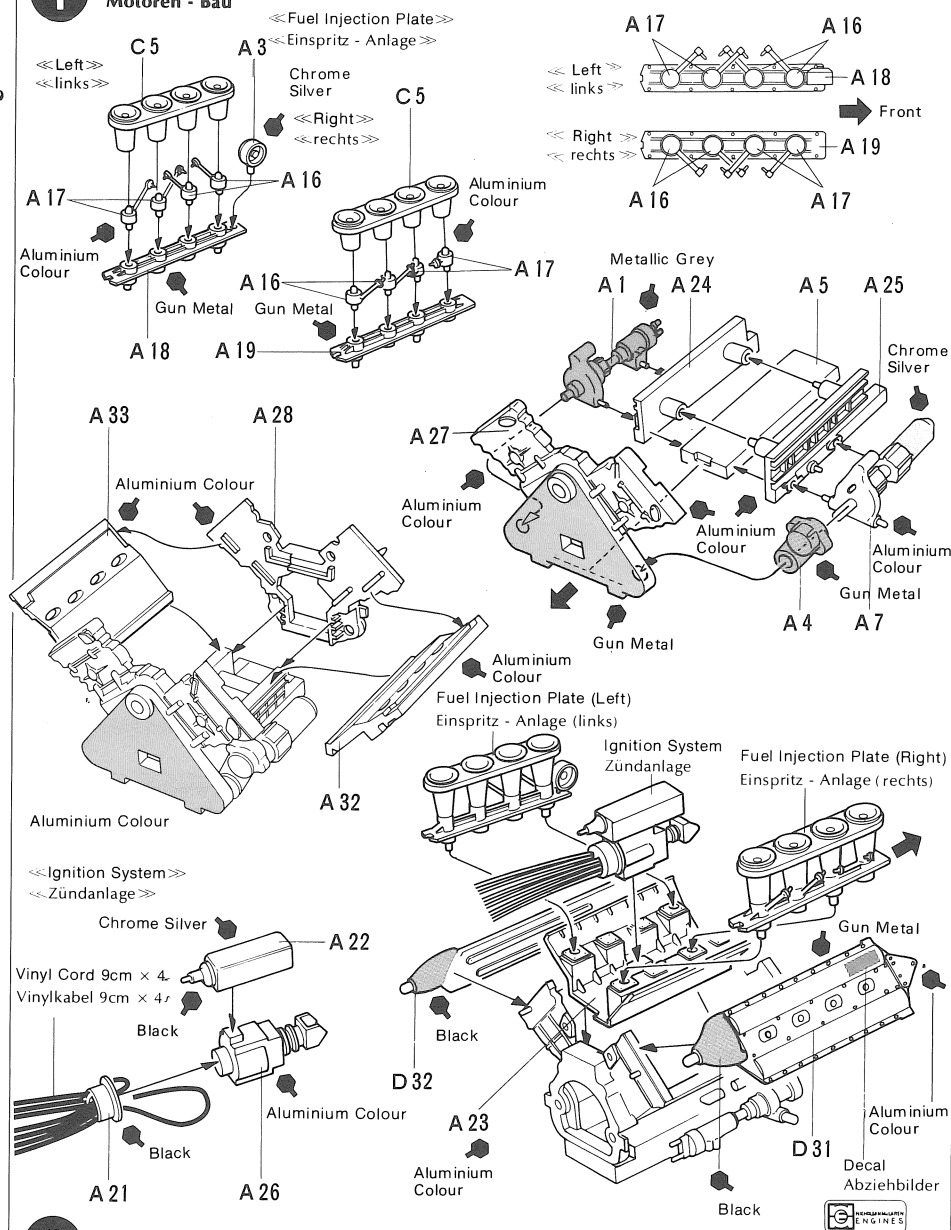
1 «Engine Construction» «Motoren - Bau»

Before cementing plated parts, remove plating with a knife, etc. from the surface to which adhesive is applied. Pass Vinyl Cords through A21.

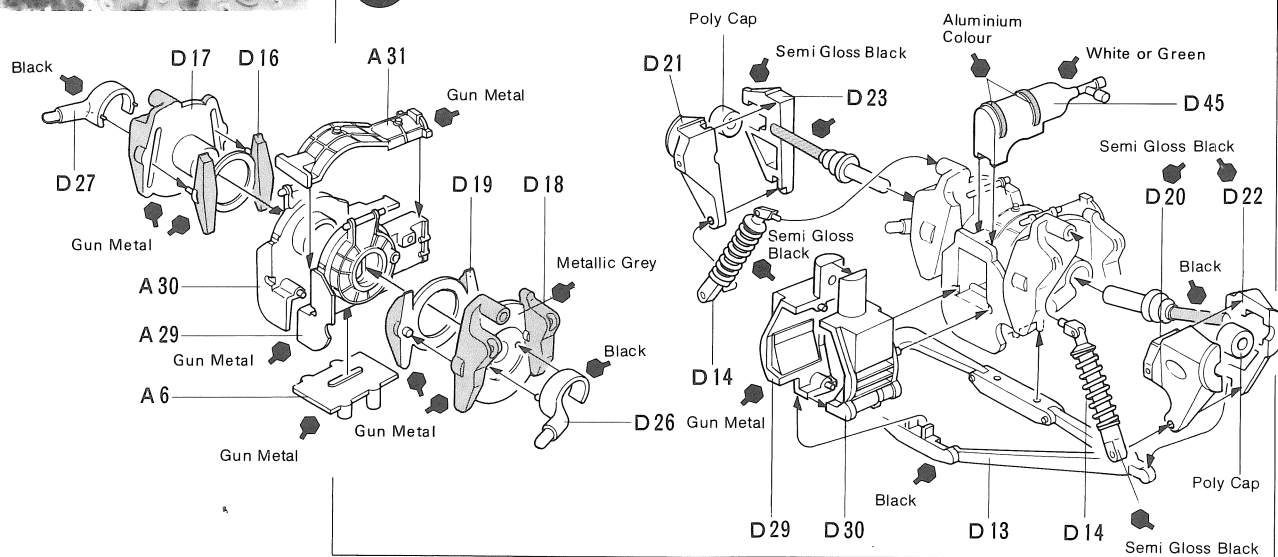
Chromschicht an Klebestellen entfernen. Vinylkabel durch ein Loch zur Hälfte einführen und durch nächstes Loch heraus.



1 Engine Construction Motoren - Bau

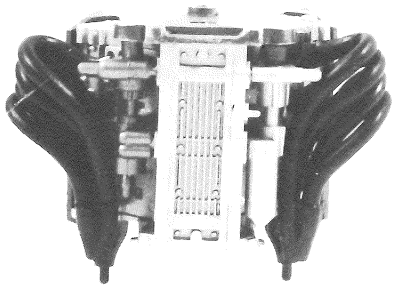


2 Gear Box Getriebe - Gehäuse

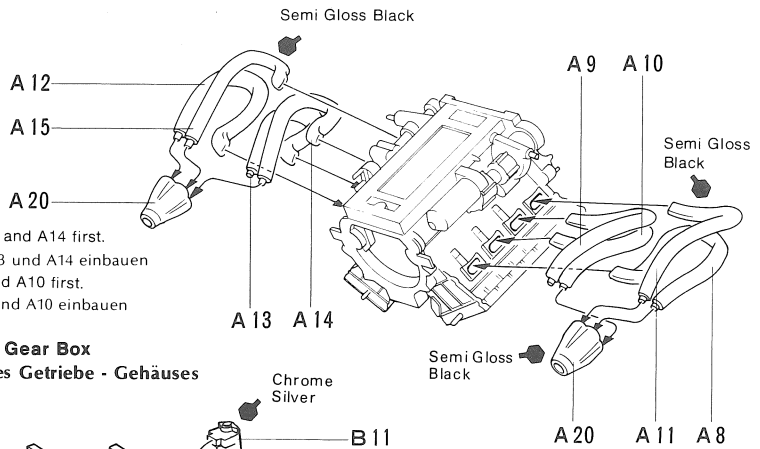


3 <<Muffler>>
<<Auspuff>>

All pipes are different. Start on one side and then continue to the next side.
Alle Teile verschieden, auf Nummern achten.

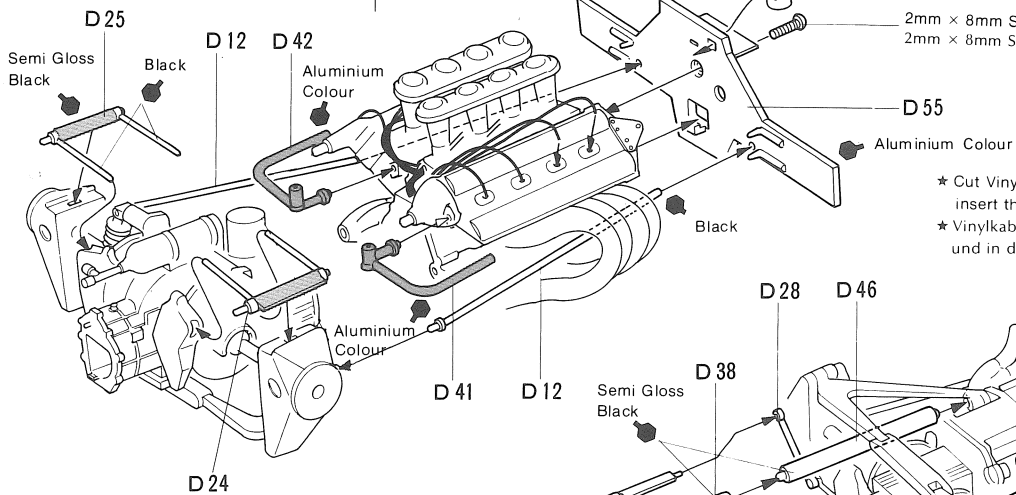


3 Muffler Auspuff



- ★ Right: Fix A13 and A14 first.
- ★ rechts: Erst A13 und A14 einbauen
- ★ Left: Fix A9 and A10 first.
- ★ links: Erst A9 und A10 einbauen

4 Fixing of Gear Box Einbau des Getriebe - Gehäuses

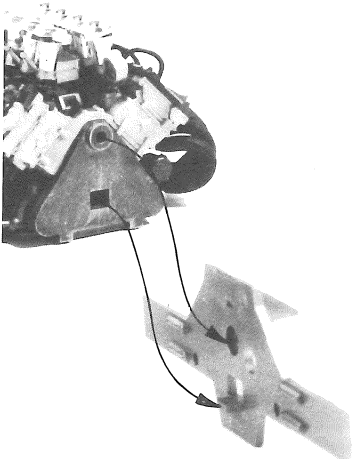


- ★ Cut Vinyl Cords to proper length and insert them into respective holes.
- ★ Vinylkabel auf richtige Länge schneiden und in die Locher stecken

4 <<Fixing of Gear Box>> <<Einbau des Getriebe - Gehäuses>>

Fix Gear Box to Engine. Then fix Bulk-head as shown in the photo below.

Befestigen Sie das Getriebegehäuse am Motor. Dann befestigen Sie den Feuerwand, wie im Photo unten gezeigt wird.

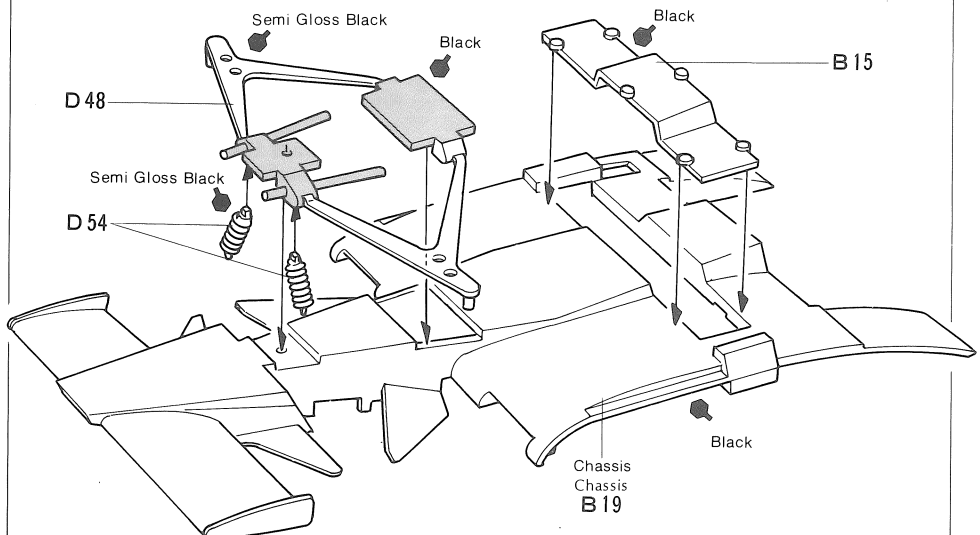


5 <<Under Surface of Chassis>>
<<Unterseite des Chassis>>

Attach D54 to D48. Then fix them to Chassis.

Befestigen Sie D54 an D48. Danach befestigen Sie sie am Chassis.

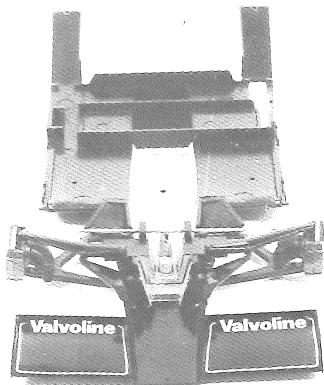
5 Under Surface of Chassis Unterseite des Chassis



6 <<Suspension>> <<Achsaufhängung>>

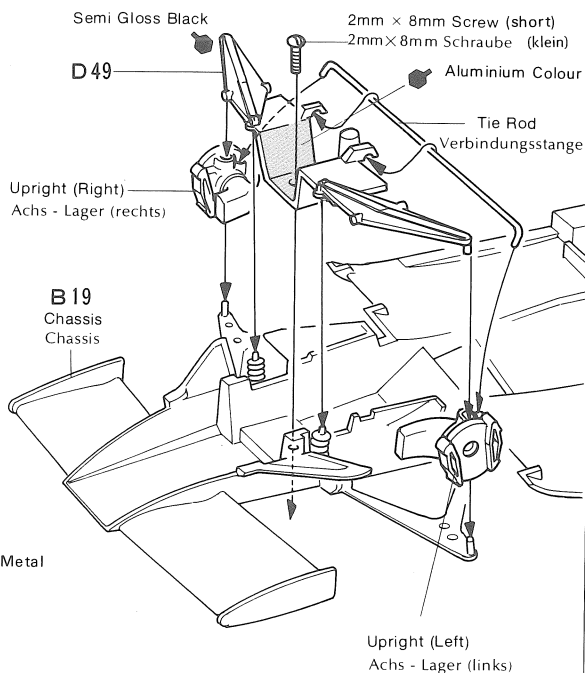
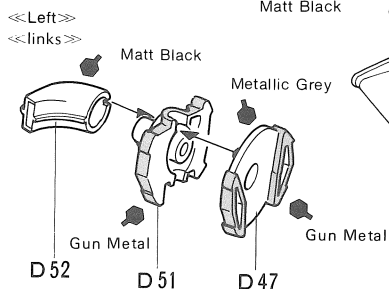
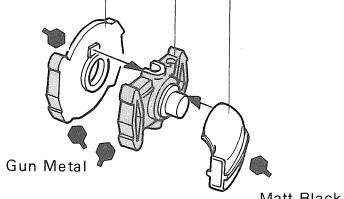
Construct Upright for each side. Insert parts one by one into it, beginning with the lowest one shown in the figure at right.

Konstruieren Sie jede Seite auf recht. Setzen Sie die Teile eines nach dem anderen ein, und beginnen Sie mit dem Unteren, das in der Zeichnung rechts gezeigt wird.



6 Suspension Achsaufhängung

<<Upright>>
<<Achs - Lager>>
<<Right>> D 47 D 50 D 52
<<rechts>>

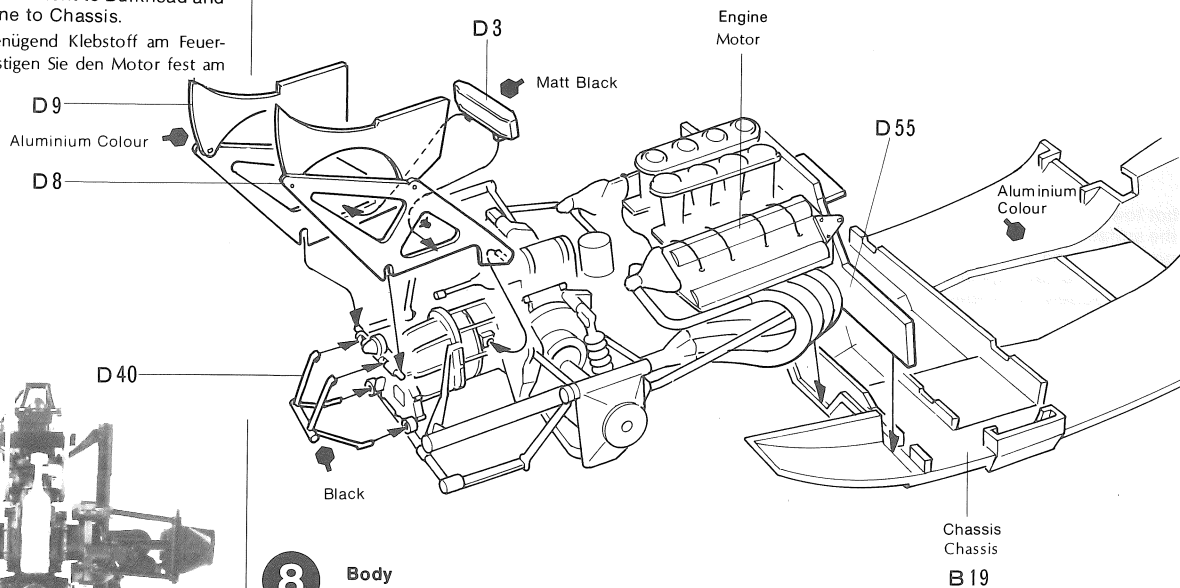


7 <<Fixing of Engine>> <<Motor - Einbau>>

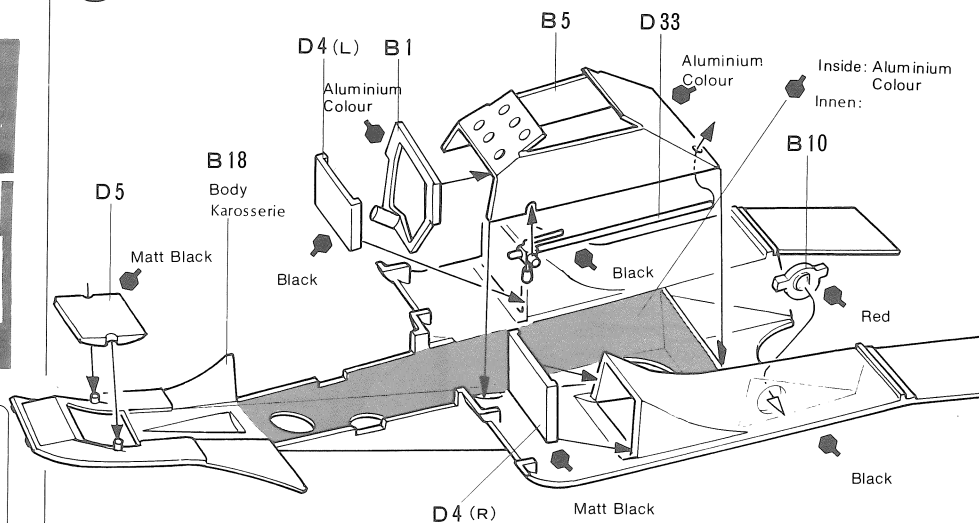
Apply sufficient cement to Bulkhead and firmly fix Engine to Chassis.

Benutzen Sie genügend Klebstoff am Feuerwand, und befestigen Sie den Motor fest am Chassis.

7 Fixing of Engine Motor - Einbau



8 Body Karosserie



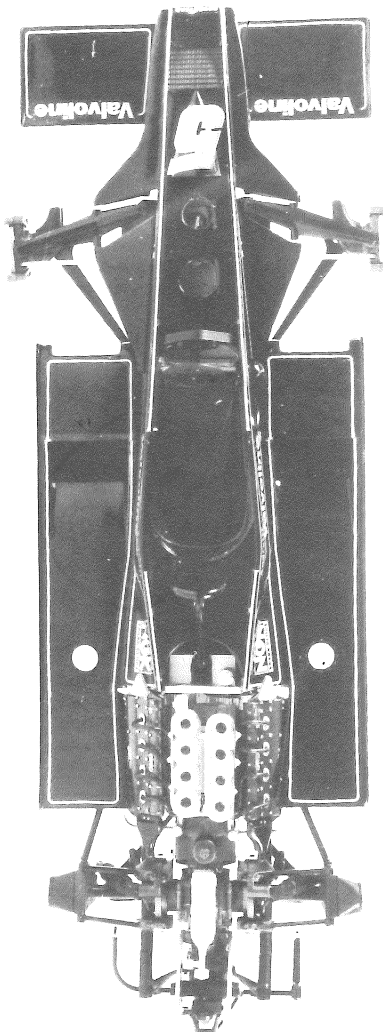
TAMIYA FARBKATALOG IN DEUTSCHER SPRACHE

Letzte Neuheiten von Autos, Booten, Tanks und Schiffen. Im Tamiya-Katalog in deutscher Sprache sind alle Modelle, ob Motorisierte, Ferngesteuerte oder Museum-Qualitates-Modelle, farbig Abgebildet.

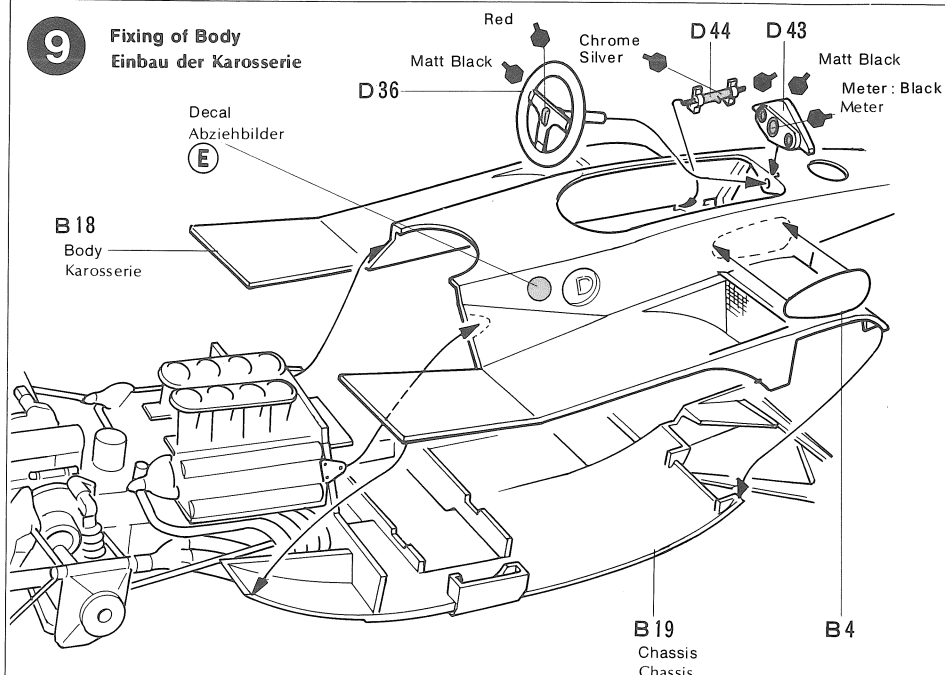
9 <<Fixing of Body>> <<Einbau der Karosserie>>

Slide Body into the position between Cam Covers and Bulkhead. Hold Body in place with adhesive tape, etc. until cement becomes dry.

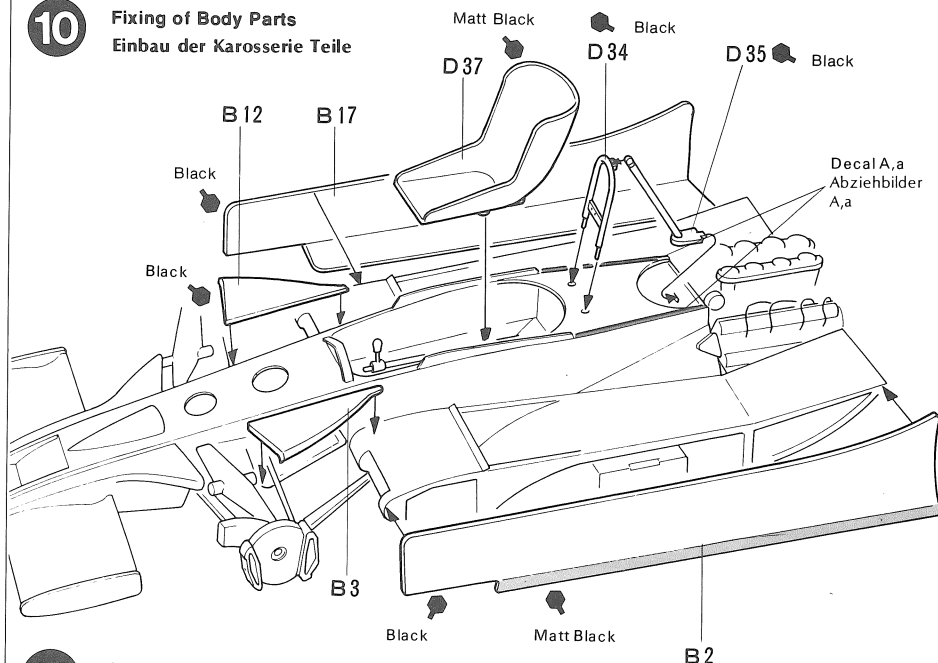
Lassen Sie die Karosserie in den Raum zwischen den Nockendeckeln und der Feuerwand gleiten. Halten Sie die Karosserie mit einem Klebeband oder Gummiring in dieser Lage, bis der Klebstoff ist.



9 Fixing of Body Einbau der Karosserie

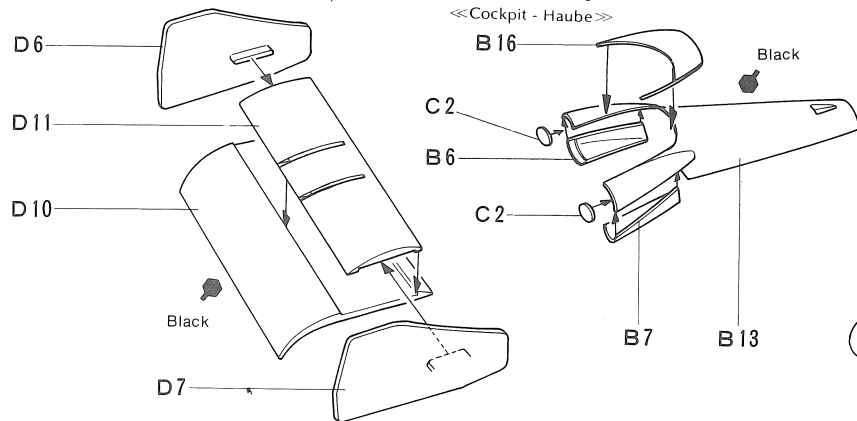


10 Fixing of Body Parts Einbau der Karosserie Teile

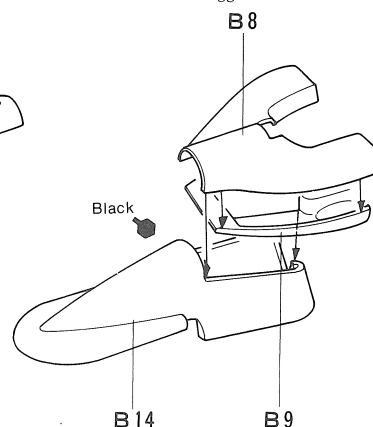


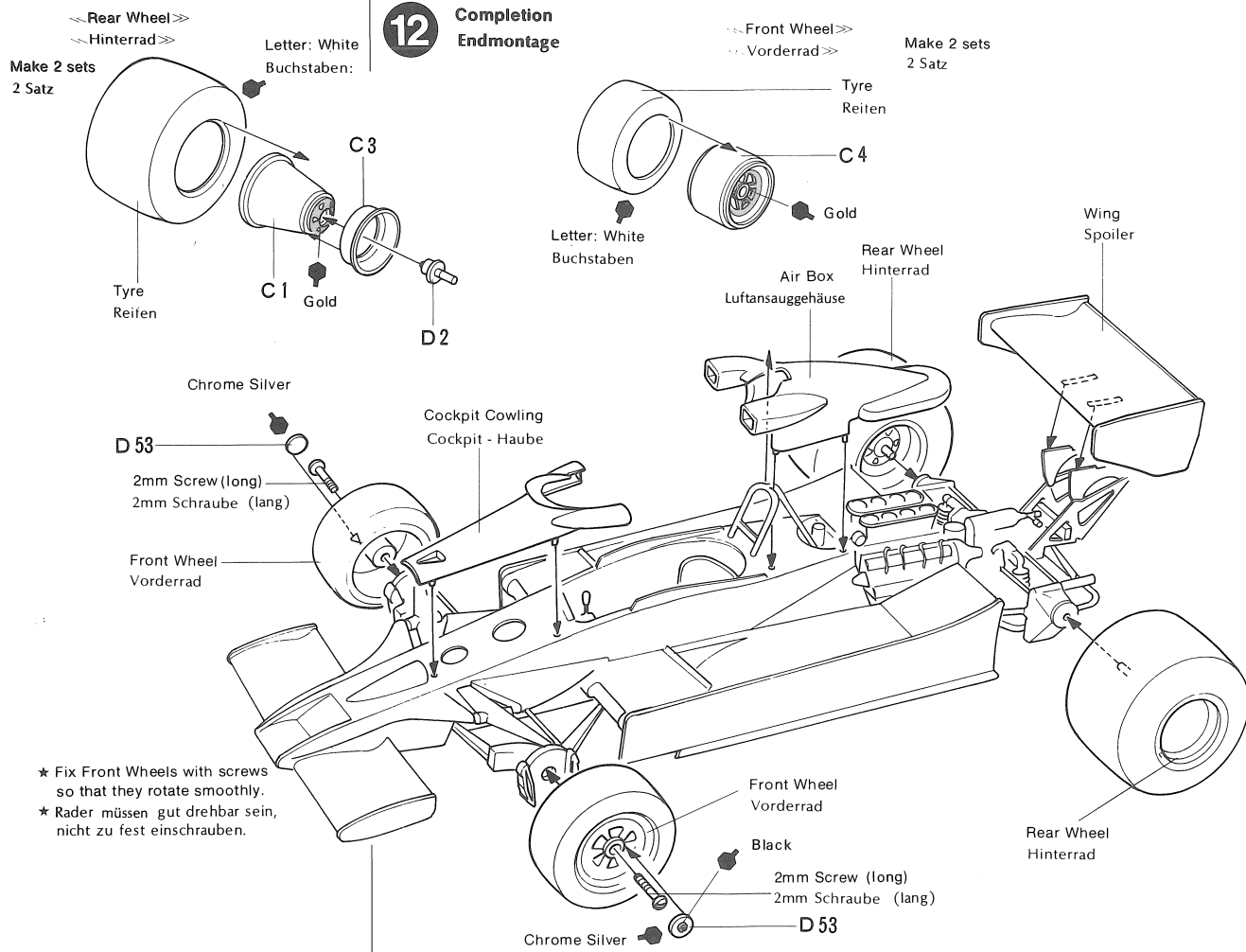
11 Cowling Haube

<<Cockpit Cowling>>
<<Cockpit - Haube>>



<<Air Box>>
<<Luftansauggehäuse>>





- ★ Fix Front Wheels with screws so that they rotate smoothly.
- ★ Räder müssen gut drehbar sein, nicht zu fest einschrauben.

PAINTING

APPLYING DECALS

«Painting and Marking of Team Lotus J.P.S. Mk III»

The J.P.S. Mk III Lotus 78, Team Lotus's unique machine which made its first appearance in the 1977 Argentine Grand Prix, has yellow stripes on a black ground. This is the same colouring as used on the package of John Player Special manufactured by John Player & Sons, a British tobacco company which sponsors Team Lotus. The car wears the letters "John Player Special" and marks "J.P.S.", but these were not seen when it participated in the British and German Grand Prix. Other marks are also painted yellow except the Union Jack which shows the nationality of the team. Valvoline is an oil maker. Good Year is a tyre maker. NGK is a spark plug maker. The number 5 was painted on the machine driven by Mario Andretti and the machine numbered 6 was driven by Gunnar Nilsson. For painting of details, see the assembly drawings and parts figures.

«Bemalung des John Player Special Mk III Lotus 78»

Der J.P.S. Mk III Lotus 78 erschien das erste mal beim Grand Prix von Argentinien 1977 in der Farbkombination seines Sponsors "John Player Special", der britischen

Tabakfirma John Player & Son's - gelbe streifen auf schwarzen grund und den Worten - John Player Special sowie dem Zeichen J.P.S. Andere Bezeichnungen ausser dem Union Jack sind ebenfalls in gelb. Valvoline ist Ölhersteller, Good Year die Reifenfirma, NGK machen Zündkerzen, die Autonummer ist auch gelb: Mario Andretti fuhr den Wagennummer 5 und Gunnar Nilsson den Wagennummer 6. Die Bemalung der Einzelteile ist in den Bauabschnitten nochmals angegeben.

«Colours to be used»

«Bemalung»

- «Black» Body Karosserie
- «Semi Gloss Black» Muffler Auspuff
- «Matt Black» Radiator Kühler
- «Green» Bomb Bombe
- «Gun Metal» Gear Box Getriebe - Gehäuse
- «Chrome Silver» Aluminium Parts Aluminium Teile

«Metallic Grey»

- Disc. Brake Scheibenbremse

«Aluminium Colour»

- Chassis
- Chassis

«Before Painting»

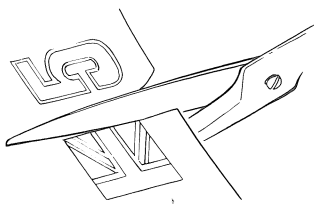
Remove all dust dirt and adhesive smears before attempting any painting. Remember painting does not generally hide bad workmanship. As previously mentioned remove excessive glue or joins with a file, sharp knife or very fine emery cloth. Most parts are best painted after assembly, but some inaccessible parts may be painted before removing from the sprue.

«Vor dem Malen»

Soll man Staub und Leimreste entfernen. Auch eine gute bemalung verdeckt nicht schlechte bauarbeit. Unebenheiten mit Feile oder Klinge entfernen. Viele Teile lassen sich erst nach dem Zusammenbau bemalen, jedoch die kleinen Teile bemalt man am besten am Spritzling.

«Applying Decals»

- ① A decal to be applied should be cut off beforehand.



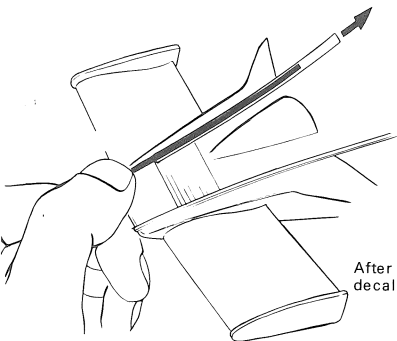
② Place in water. When the backing paper arches, remove from water and place on a dry cloth.

③ A minute or two later, hold edge of the ground paper to slide the decal onto the model from the backing paper.

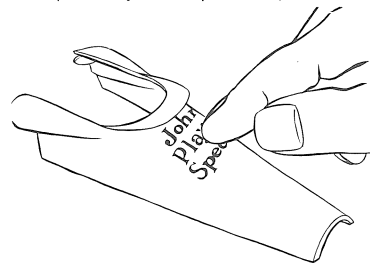
④ Then, put a little of water on your finger to wet the decal so that the latter will be moved more easily onto the right spot.

⑤ Press the decal down with a soft cloth such as a towel to force air bubbles out of underside of the decal. Continue until the excess water is fully absorbed.

When the surface to be applied with a decal is uneven or curved, press the decal down with a



hot towel so that the warmed, wet decal will fit the surface well. Cut off the excess transparent portion around a decal before applying. When so done, you can expect a sharp finish with the decal precisely in its specified place.



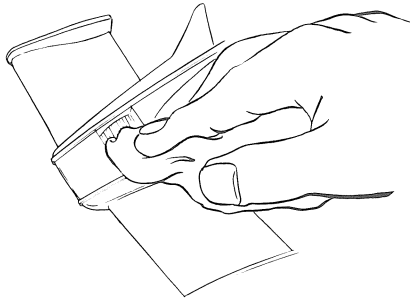
«Abziehbilder»

① Bild erst genau ausschneiden.

② In Wasser legen, wenn Bild abhebt, auf trockenen Stoff legen.

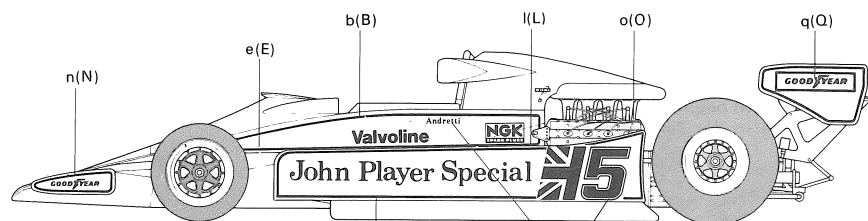
③ 1-2 Minuten später, Papier an Ecken halten und Bild abschieben auf Modell.

④ Etwas Wasser auf Finger und Bild auf genauen Platz schieben.



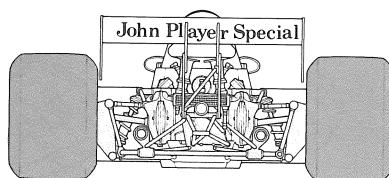
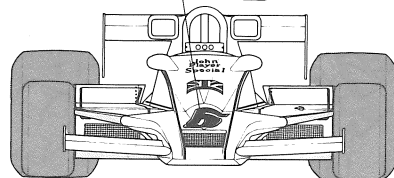
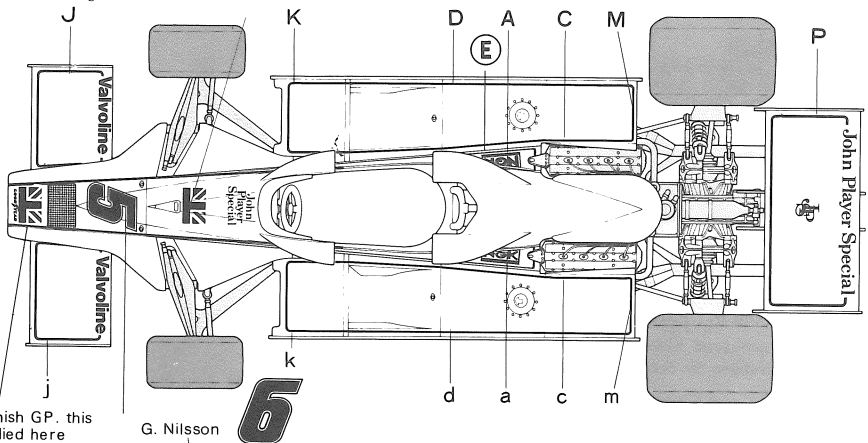
⑤ Mit Stoff Luftblasen herausdrücken, überflüssiges Wasser aufsaugen. Wenn Fläche uneben oder gebogen ist, Bild mit nassem heissem Tuch aufdrücken.

Argentine GP

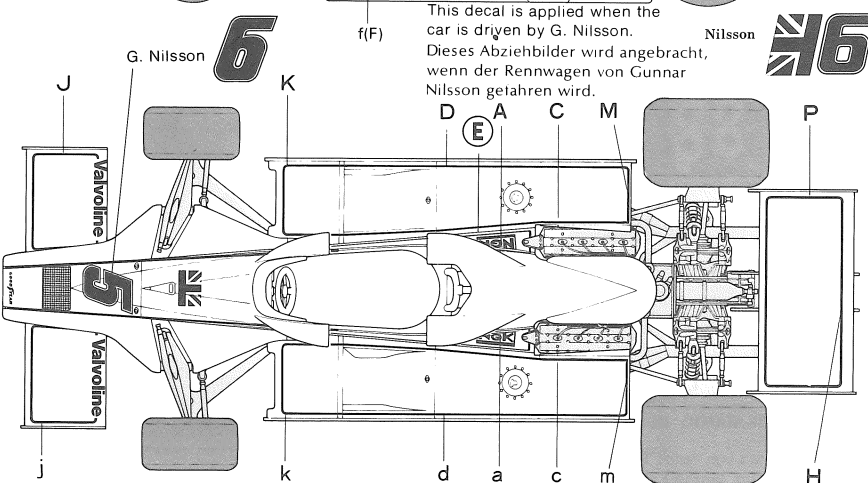
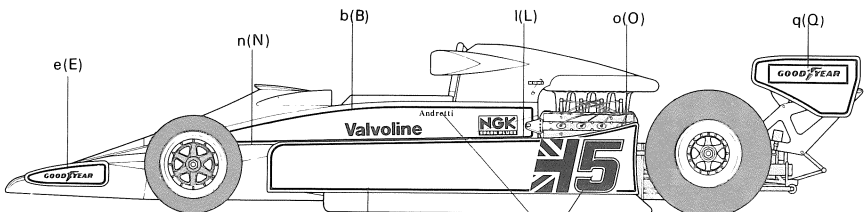


This decal should be applied differently according as each race. Dieses Abziehbilder sollte je nach dem Rennen unterschiedlich angebracht werden.

This decal is applied when the car is driven by G. Nilsson. Dieses Abziehbilder wird angebracht, wenn der Rennwagen von Gunnar Nilsson gefahren wird.



British GP, German GP



(h is spare decal) (Ersatzabziehbild)

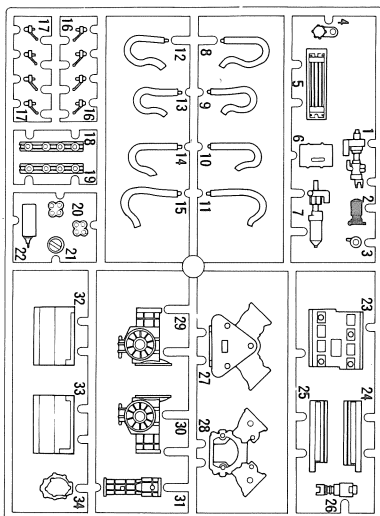
★ () = Apply to opposite side.
★ () = An der gegenüberliegenden Seite befestigen

★ () = Apply to opposite side.
★ () = An der gegenüberliegenden Seite befestigen

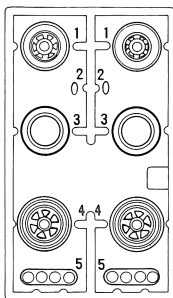
PARTS

A PART

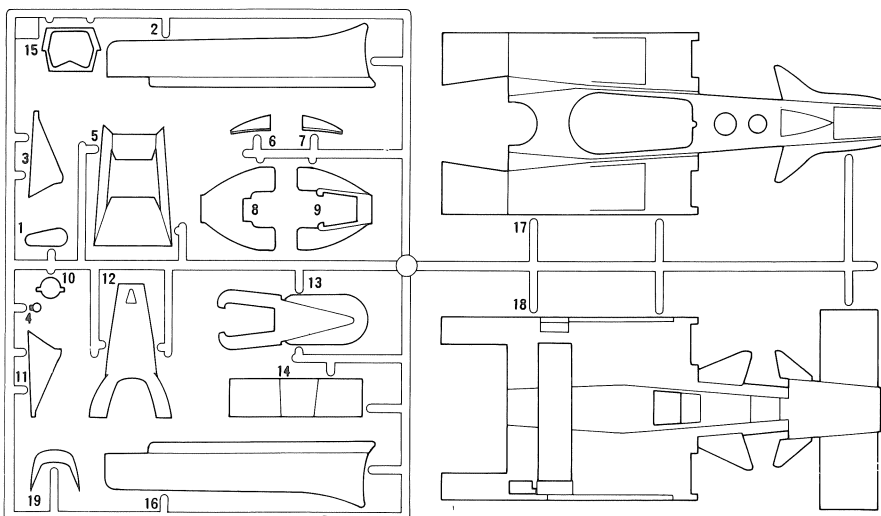
Unnecessary part 2



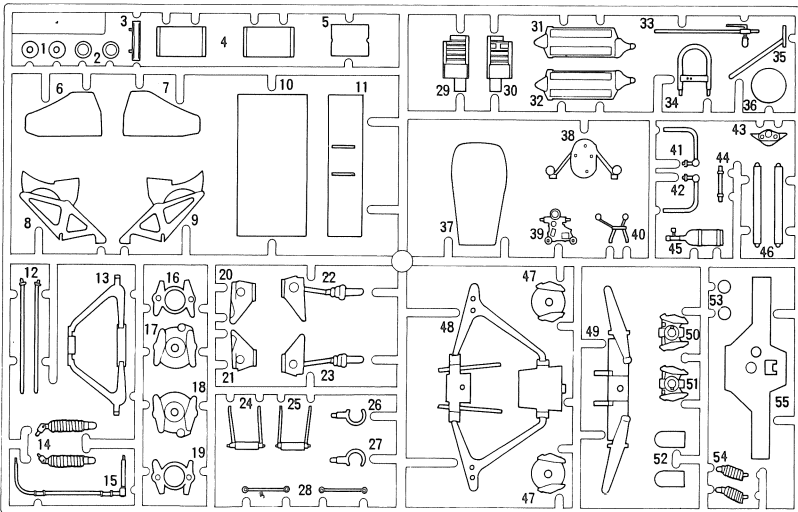
C PART



B PART

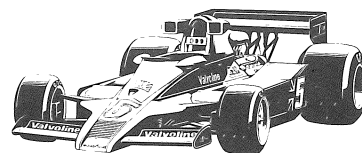


D PART

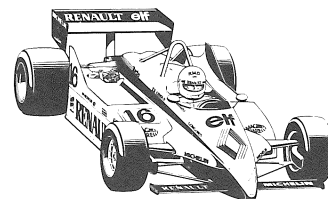


BUILD A COLLECTION OF TAMIYA PRECISION CAR AND MOTORCYCLE MODELS

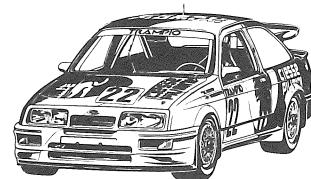
1/12 LOTUS Mk III



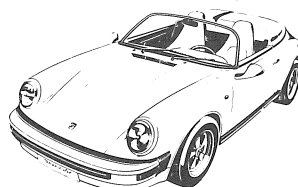
1/20 RENAULT RE30 TURBO



1/24 PIUMINI TRAMPIO FORD SIERRA RS500 Gr. A



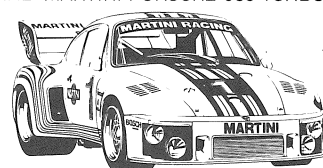
1/24 PORSCHE 911 SPEEDSTER



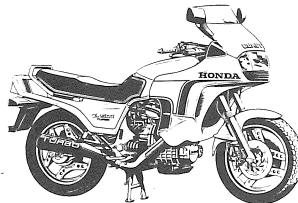
1/24 MINI COOPER 1275S RALLY



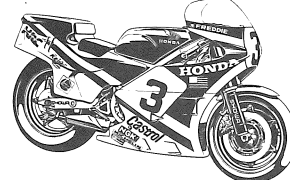
1/12 MARTINI PORSCHE 935 TURBO



1/6 HONDA CX500 TURBO



1/12 HONDA NS500



TAMIYA
TAMIYA PLASTIC MODEL CO.
3-7, ONDAMURA, SHIZUOKA-CITY, JAPAN.